Münster. 1928, № 4

Jur. Diss.

Die Entwicklung der Westfälischen Landeseisenbahn

Auszug
aus der
Inaugural-Dissertation
zur Erlangung
der Würde eines Doktors der Staatswissenschaften
der Hohen Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät
der Westfälischen Wilhelms-Universität zu Münster i. W.

vorgelegt von

Heinrich Bußmann

aus
Münster i. Westf.

Referent: Prof. Dr. Bruck.
Korreferent: Prof. Dr. Hoffmann.

1928.

R. UNIV. BIBLIOTHEEK LEIDEN

Die Arbeit behandelt die Entwicklung einer Privatbahn, deren Ausbau in starkem Maße für den wirtschaftlichen Aufstieg eines Teils der Provinz Westfalen richtunggebend gewesen ist. Die Westfälische Landes-Eisenbahn verbindet mit rund 265 km vollspurigen Hauptgeleisen auf fünf Linien die Orte Münster und Warendorf über Neubeckum, Warstein und Beckum über Lippstadt, Soest und Brilon, Borken und Burgsteinfurt (mit einer Abzweigung nach Vreden), sowie Sennelager und Wiedenbrück. Gleichzeitig wird die Reichsbahnstrecke Beckum—Neubeckum unter der Regie der W.L.E. betrieben.

Der Ausbau des Unternehmens, dessen Hauptaktionär die Provinz Westfalen mit 50% der gesamten Aktien ist, erstreckt sich über die Jahre 1881—1904. Eisenwerke in der Nähe von Belecke, der Provinzialsteinbruch bei Warstein, der zwischen Soest und Belecke betriebene Zuckerrübenbau, Marmor- und Holzschleifereien im Möhnetal, Kalkbrennereien und Zementfabriken in und um Neubeckum, Beckum und Warendorf, Spinnereien und Webereien in den Kreisen Ahaus und Borken, Erschließung weiter Heideländereien, sowie Schaffung einer guten Verbindung mehrerer der genannten Orte mit der Provinzialhauptstadt wirkten gestaltend auf die Linienführung.

Ihrem Charakter als Nebenbahn entsprechend spielt die W.L.E. im Durchgangsverkehr nur eine geringe Rolle, vielmehr bilden ihre Linien nur Zufahrtswege zu den Hauptlinien der Reichsbahn, die, einerseits zum Ruhrgebiet und darüber hinaus zum Rheinland und zu den Rheinhäfen, andererseits nach Norden zu den Ems-, Weser- und Elbehäfen führend, bestimmend auf die Stellung der W.L.E. im allgemeinen Verkehrsnetz einwirken, wobei naturgemäß das Ruhrrevier ein starkes Absatzfeld für die landwirtschaftlichen Produkte aus dem Wirtschaftsgebiete der W.L.E. bildet.

Der Gesamtverkehr der Bahn trug bis zum Ausbruch des Weltkrieges — von kleinen, auf Verkehrsschwierigkeiten in besonders strengen Wintern, Streiks oder Grubenbrände zurückzuführende Schwankungen abgesehen — einen gleichmäßig steigenden Charakter. Der Krieg bereitete dieser Entwicklung ein jähes Ende; während sich jedoch der Personenverkehr wieder sehr schnell erholte und sogar stärker wurde als in den Vorkriegsjahren — die Gründe sind in der Arbeit näher dargelegt — konnte der Güterverkehr auch in den ersten Nachkriegsjahren seinen früheren Umfang nicht wieder erreichen, wozu die schwache Bautätigkeit erheblich beitrug, da Baumaterialien einen

wesentlichen Bestandteil der regelmäßigen Frachten für die W.L.E. bilden. Nachfolgende, der in der Arbeit enthaltenen „Statistik über den Gesamtverkehr“ entnommene Zahlen geben eine kurze Uebersicht:

Betriebs-Jahr	Geleistete Lokomotivkm	Personen sind befördert		Güterbeförderung	
		Anzahl	km	Tonnen	Tonnenkm
1904/05	1 407 070	1 588 913	19 289 814	1 056 228	17 248 216
09/10	1 589 266	1 839 613	25 226 880	1 145 403	19 452 587
13/14	1 768 801	2 203 947	30 682 186	1 821 689	27 840 007
14/15	1 423 229	1 807 353	25 301 815	1 381 173	20 928 910
15/16	1 383 509	1 991 328	27 458 874	1 054 453	17 363 715
16/17	1 331 915	2 669 669	37 109 027	1 057 097	17 962 512
17/18	1 357 261	3 705 045	55 493 507	1 167 317	19 252 170
18/19	1 433 527	4 828 463	67 563 744	1 026 055	18 196 350
19/20	1 294 943	4 377 485	65 537 554	1 187 329	18 402 520
20/21	1 350 933	3 540 780	55 857 400	1 468 673	21 615 240

In den Tarifen paßte sich die W.L.E. durchweg den Tarifen der früheren Preuß. Hess. Staatseisenbahn an. Abweichungen im Personentarif in den Nachkriegsjahren führten zu einem Rückgang in der Personenbeförderung, da der Durchgangsverkehr der Billigkeit halber die Reichsbahn bevorzugte, zumal die W.L.E. keine vierte Wagenklasse führt. Der Einführung dieser Klasse setzt die Verwaltung starken Widerstand entgegen, obgleich die Personenbeförderung zu den Tarifsätzen dieser Klasse die Rentabilität des Personenverkehrs keineswegs aufheben würde, wie ausführlich gezeigt wird. Für die von der W.L.E. erschlossenen Kommunen, die den größten Teil der nicht von der Provinz übernommenen Aktien in Besitz haben, dürfte eine Tarifermäßigung von größerem Vorteil sein als der mit der Beibehaltung der alten Tarifsätze verbundene Reinertrag. Da jedoch die Verwaltung der Landesbahn an einer wesentlichen Steigerung des Personenverkehrs nach Einführung einer IV. Klasse zweifelt, wird das Zweiklassensystem wohl vorerst beibehalten werden.

Ein heißer Kampf entbrannte zwischen der Staatsbahn und der Landesbahn um die Einbeziehung der Station Münster W.L.E. in den allgemeinen Gütertarif. Der Uebergang der Wagen von der Landesbahn zur Staatsbahn wurde durch Tarifmaßnahmen der letzteren derart erschwert, daß er so gut wie keine Bedeutung besaß. Die wahrscheinlichen Gründe hierfür, sowie das unter dem Druck der Verhältnisse erfolgte langsame Nachgeben der Reichsbahn werden eingehend dargelegt.

Die Beamten der W.L.E. — ca. 800 — sind auf Lebenszeit angestellt und erhalten eine Pension gemäß den Satzungen der Pensionskasse für Deutsche Privateisenbahnen. Ihre in der

Vorkriegszeit recht geringe Besoldung wurde nach dem Kriege der der Reichsbahnbeamten angepaßt. Dasselbe geschah hinsichtlich der Dienstdauer, die planmäßig vor dem Kriege bis zu 12, ja 15 Stunden betrug. Beamte und Arbeiter der W.L.E. fallen unter das Betriebsrätegesetz vom 4. 2. 1920.

Das rollende Material der Landesbahn — im Jahre 1923 u. a. 44 Lokomotiven, 78 Personen- und 430 Güterwagen — ist naturgemäß, abgesehen von den Güterwagen, nicht den Beanspruchungen einer Hauptbahn ausgesetzt und dementsprechend leichter, und billiger. Dasselbe gilt vom Oberbau der Bahn.

Die Einnahmen der W.L.E. zeigen durchweg, mit Ausnahme der Kriegsjahre, ein gesundes Bild, entsprechend dem steigenden Verkehr. Von den Ausgaben sind besonders die Eisenbahnsteuer, der die Landesbahn als nicht gewerbesteuerpflichtige Privateisenbahn unterliegt, sowie die Abgaben für Gemeinschaftsbahnhöfe, d. h. die Reichsbahnbahnhöfe, die gleichzeitig von der W.L.E. mitbenutzt werden, zu erwähnen.

Wenn auch die W.L.E. hauptsächlich infolge der geringeren Materialabnutzung nicht unter den Kriegswirkungen gelitten hat wie die Staats- bezw. Reichsbahn, so ist doch auch Krieg und Inflation nicht spurlos an ihr vorübergegangen, wie die Ende 1923 erfolgte Zusammenlegung der Aktien im Verhältnisse von 3:5 zeigt. Doch schon im Jahre 1924 ist die Lage des Unternehmens wieder durchaus gesund, was in der Verteilung einer angemessenen Dividende in der Bilanz des Jahres zum Ausdruck kommt. Von großem Vorteil für die W.L.E. ist die Tatsache, daß sie zu denselben Tarifsätzen wie die Reichsbahn befördert, aber während letztere auf Grund des Dawes Planes ungeheure Summen abführen muß, hat die Landesbahn lediglich die von der gesamten Industrie zu tragenden Lasten anteilig aufzubringen.

Die Bedeutung der W.L.E. für das von ihr erschlossene Gebiet kommt am besten zum Ausdruck durch dessen wirtschaftlichen Aufschwung nach seiner Erschließung und den dadurch von Jahr zu Jahr steigenden Verkehr von und zu den meisten berührten Orten. Die damit verbundenen steigenden Einnahmen ermöglichen es der Landesbahn, ihrem Charakter als gemeinnützigem Unternehmen auch insofern Rechnung zu tragen, als sie den Betrieb auch auf der unrentablen Strecke Sennelager—Wiedenbrück nicht eingehen ließ, sondern der durch diese Linie erschlossenen noch unkultivierten Gegend auch weiterhin die Möglichkeit zur Kultivierung und zum wirtschaftlichen Aufstieg bietet, wie sie ihn den übrigen Anschlußgebieten und nicht zuletzt der Stadt Münster ermöglicht hat.

Hansa-Druckerei G. m. b. H., Münster i. Westf.